

Trassenverlauf ist in den Neckarvororten noch offen

Gäubahnführung in Leinfelden-Echterdingen zugestimmt, aber Schallschutz angeregt – Neuntes und zehntes Gleis? / Von Thomas Durchdenwald

„Stuttgart 21 ist mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und der Landesplanung vereinbar.“ Mit dieser zentralen Aussage hat Regierungspräsident Dr. Udo Andriof gestern das positive Votum im Raumordnungsverfahren begründet. Allerdings sind mit der Zustimmung mehrere Veränderungen gegenüber dem Antrag der Bahn AG verknüpft.

„Die Vorteile von Stuttgart 21 überwiegen deutlich die einzelnen Nachteile wie beispielsweise die Eingriffe in die Landschaft“, sagte Andriof. Die Pläne führten zu einer erheblichen Verbesserung des regionalen und des Fernverkehrs. Außerdem böten sie eine einmalige städtebauliche Chance für Stuttgart, da die bisher für die Bahn genutzten Flächen frei würden.

Die von Umweltschutzverbänden vorgeschlagenen Projekte Lean und Kombi vermeiden nach Ansicht des Regierungspräsidiums zwar Nachteile der Antragstrasse wie etwa Eingriffe in den denkmalgeschützten Bonatzbau. Dennoch seien sie dem Bahnkonzept mit dem Durchgangsbahnhof unterlegen – in der betrieblichen Flexibilität und in der Anbindung des Flughafens und der geplanten Messe an den Fernverkehr beispielsweise. Allerdings räumte Andriof ein, daß das von der Bahn geforderte Betriebskonzept sich auch bei den Alternativvorschlägen verwirklichen lassen würde.

Zu einzelnen Punkten des Plans steht im Raumordnungsbeschluß folgendes:

Trasse zum Flughafen: Im Antrag der Bahn AG ist eine unterirdische Führung mit einer Brücke übers Körschtal bei Pli-

eningen und einem Kopfbahnhof beim Flughafen vorgesehen. Dagegen hat das Regierungspräsidium „erhebliche Einwendungen“. Vorteilhafter sei die Westumfahrung Plieningens mit einem Tunnel vom Hauptbahnhof bis zum Echterdinger Ei und dann oberirdisch parallel zur Autobahn. Die direkte Anbindung des Flughafens soll mit einem Durchgangsbahnhof erfolgen. Dies gelte sowohl für den bisher vorgesehenen Standort des Filderbahnhofs nördlich der Autobahn, als auch südlich der A 8, wenn dies mit neuer Messe und Flughafen besser harmoniere.

Die Gäubahn wird von Herrenberg kommend über die Rohrer Kurve auf die Gleise der Filder-S-Bahn geführt. Dadurch würden kaum zusätzliche Flächen beansprucht. Allerdings würden die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung knapp überschritten, was durch Schallschutzmaßnahmen gemildert werden könne. Die nicht mehr benötigte Gäubahntrasse von Vaihingen bis Stuttgart sollte erhalten werden, um sie unter Umständen als S- oder Stadtbahntrasse zu nutzen – allerdings ist dies nur eine Empfehlung.

Hauptbahnhof: Der achtgleisige unterirdische Durchgangsbahnhof wird bestätigt. Die Bahn muß nachweisen, daß die Kapazität des neuen Bahnhofs für die optimale Nutzung der neuen Zulaufgleise ausreicht. Falls dies nicht der Fall ist, müsse die Option für mehr Gleise offen gehalten werden.

Wendlinger Kurve: Die Anbindung der Neubaustrecke an die Neckartalbahn nach Tübingen soll nicht als Brücke über das Otto-Firmengelände geführt werden, sondern nach Osten verschoben werden und weitgehend unterirdisch verlaufen. Außerdem muß die Möglichkeit für den Bau eines Neckartalbahnbahnhofs gesichert werden.

Wangen/Untertürkheim: Die beantragte oberirdische Führung hat nach Ansicht



Stuttgart 21-Freunde unter sich (von links): Bahn-Manager Peter Schnell, Regierungspräsident Udo Andriof und Hans Sommer von der DB-Projekt-GmbH Foto: Weise/factum

des Regierungspräsidiums Nachteile. Die unterirdische Trasse ist dann vorzuziehen, wenn dies ohne eine Gefährdung des Mineralwassers möglich ist und sich die Mehrkosten (bisher ist von 50 Millionen Mark die Rede) im Rahmen halten.

Mineralwasserschutz: Dauerhafte Beeinträchtigungen sind nach Ansicht des Regierungspräsidiums mit „hinreichender Sicherheit“ auszuschließen. Da das Tunnelbauwerk zur Unterquerung der Wolframstraße aber in mineralwasserführende Schichten eingreifen könnte, soll es um drei Meter erhöht werden.

Hans Sommer von der Projekt GmbH Stuttgart 21 erklärte, den Vorgaben bei der Westumfahrung Plieningens und der Wendlinger Schleife werde gefolgt. Über den Standort des Filderbahnhofs, der südlich der Autobahn knapp 200 Millionen Mark teurer sei als nördlich, werde bis Ende des Jahres entschieden.

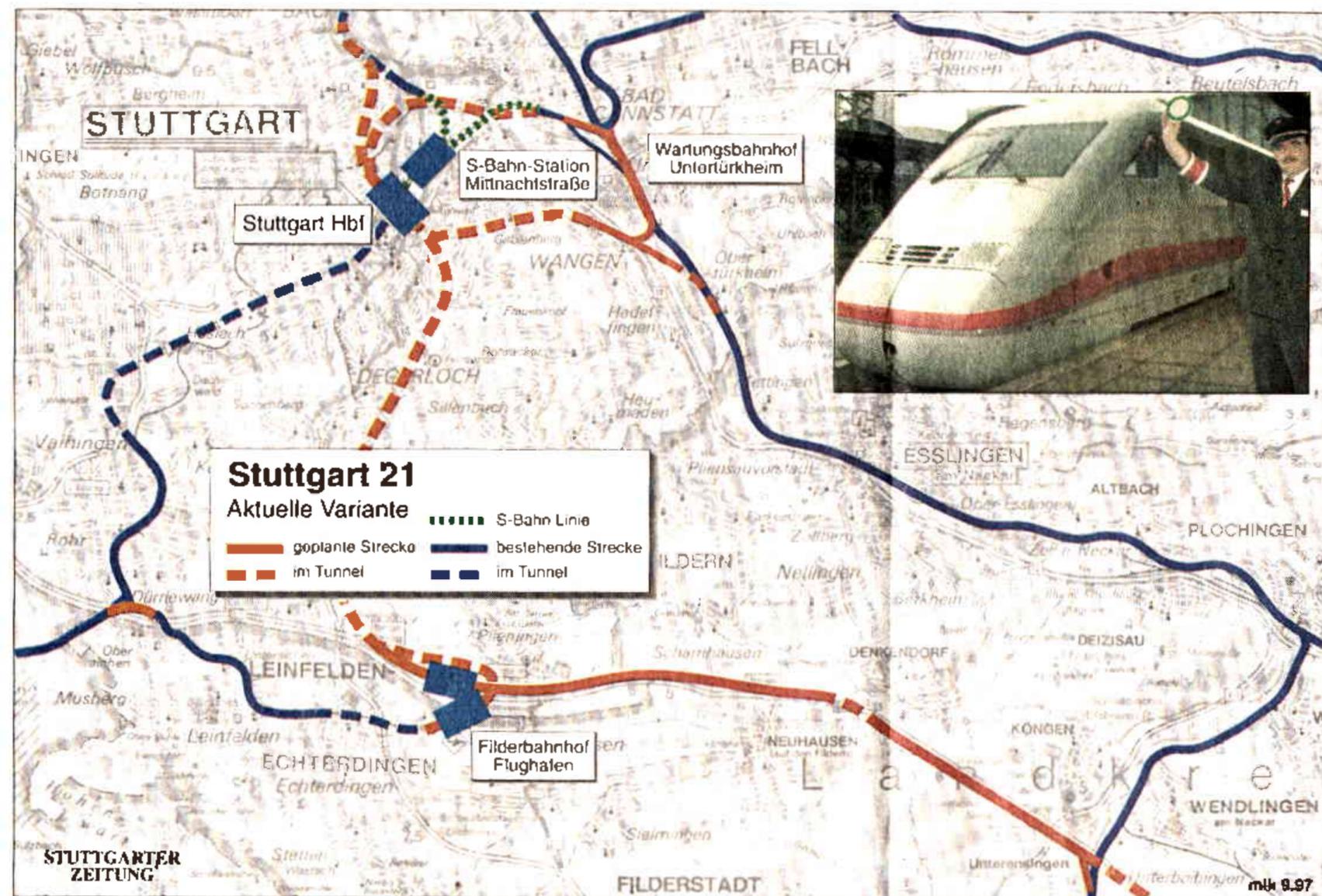
Raumordnungsverfahren

Dicker Wälzer voller Planung

Der Wälzer hat 566 Seiten – auf 419 Seiten ist der Raumordnungsbeschluß des Regierungspräsidiums ausgeführt, 147 Seiten werden von Einwendungen gefüllt. Das Raumordnungsverfahren beschäftigt sich mit den Bahnanlagen des Projekts Stuttgart 21 – also dem tiefergelegten Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof sowie den unter- und oberirdischen Trassen. Im Raumordnungsverfahren wurde vom Regierungspräsidium geprüft, ob die Pläne des Antragstellers, also der Bahn AG, mit den Zielen der Landesplanung und anderen bedeutsamen Planungen vereinbar sind. Dazu gehörte auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Am 6. Dezember hat die Bahn AG das Raumordnungsverfahren beantragt. Nach der öffentlichen Auslegung der Pläne wurden mehr als 100 Kommunen, Landkreise, Fachbehörden, Verbände und Bürgerinitiativen angehört. In zwei Anhörungsrunden kamen 13 700 Einwendungen aus der Bürgerschaft. Der Raumordnungsbeschluß wird in den Kommunen vom 6. Oktober bis zum 5. November öffentlich ausgelegt.

Da das Raumordnungsverfahren „nur“ eine Vorprüfung ist, wird die Bahn AG unter Berücksichtigung der Erkenntnisse des Raumordnungsverfahrens die Planfeststellung beantragen, in dem die einzelnen Abschnitte detailliert dargestellt werden. Auch an diesem Verfahren, das Mitte 1998 beginnen soll, wird die Öffentlichkeit beteiligt. Das Ergebnis wird dem Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde vorgelegt, das schließlich entscheidet und den Planfeststellungsbeschluß erläßt. Dieser Beschluß kann dann beim Verwaltungsgerichtshof angefochten werden. Dies ist von BUND-Sprecher Gerhard Pfeifer gestern bereits in Aussicht gestellt worden. „Die Wahrscheinlichkeit, daß das Projekt wegen mangelhafter Abwägung und Prüfung auf dem Klageweg zurückgepfiffen wird, wird immer größer“, sagte er. dud



Stuttgart 21

Aktuelle Variante

- goplante Strecke
- im Tunnel
- S-Bahn Linie
- bestehende Strecke
- im Tunnel